FRC 4617

CORPS LÉGISLATIF.

Case FRC 15135

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

RAPPORT

FAIT

PAR BOULAY-PATY,

De la Loire-Inférieure,

AU NOM DE LA COMISSION DE MARINE,

Sur l'inſcription maritime.

Séance du 24 ventose an 7.

CITOYENS REPRÉSENTANS,

Je viens vous entretenir d'une partie eſſentielle de la force publique, ſur laquelle on n'a jeté que par intervalle quelques regards paſſagers, & dont on ne s'eſt jamais aſſez occupé : je veux parler de la marine.

Nous ne devons pas, repréſentans du peuple, juger de l'importance des choſes par leur réuſſite. Si le génie de la liberté a paru détourner par fois de nos armées de mer ſon influence protectrice, pour ne s'occuper de préférence que des ſuccès & des lauriers qu'il préparoit à

THE NEWBERRY LIBRARY

nos armées de terre dans les plaines de l'Italie & de l'Égypte, ſur les bords du Danube & du Rhin, la victoire n'en ſera que plus rapide, une fois que nous aurons ſu la fixer à bord de nos vaiſſeaux, & ni les gouffres de Carybde, ni les dangers de l'indocile Océan n'arrêteront plus nos braves dans leur courſe triomphante. Je ſais que la France ne ſauroit reprendre ſon ancienne prépondérance ſur mer que par des gradations lentes; mais en ſuivant invariablement un ſyſtême d'organiſation, fruit de l'inſtruction & de l'exprience, nous parviendrons à cet état brillant qui nous fit admirer & redouter des puiſſances de l'Europe du temps des Jean Bart, des Tourville & des Dugay-Trouin.

Ce n'eſt pas aſſez pour un grand peuple agriculteur, induſtrieux, commerçant & navigateur d'avoir des armées de terre; il lui faut encore des forces de mer: une marine puiſſante eſt néceſſaire pour défendre près de ſix cents lieues de côtes, pour conſerver nos colonies, maintenir nos nouvelles poſſeſſions dans la Méditerranée, & pour entretenir nos communications commerciales, faire revivre notre agriculture & fleurir la culture des arts.

Après la culture des terres, c'eſt la culture des arts qui convient le plus à l'homme: l'une & l'autre font aujourd'hui la force des États; mais l'une & l'autre ont beſoin d'un eſprit qui les anime, & cet eſprit c'eſt le commerce. Auſſi nos ennemis, ſentant bien que la marine ſeule pouvoit mettre dans la République d'immenſes richeſſes pour contrebalancer les richeſſes coloſſales & corruptrices de l'Angletere, ont fait tous leurs efforts pour dégrader & anéantir la marine françaiſe, en l'incendiant dans Toulon, en l'affamant dans Breſt, en la livrant ſoit aux tempêtes, ſoit à des forces ſupérieures, ſoit à l'ineptie ou à la malveillance. C'eſt en exécutant ce plan profondément médité, que la Grande-Bretagne eſt parvenue à bloquer audacieuſement tous les ports des puiſſances maritimes, & à

ſe rendre poſſeſſeur excluſif du commerce des quatre parties du monde.

Le commerce, comme les empires, a éprouvé auſſi ſes viciſſitudes. Après avoir établi ſes comptoirs des Indes dans la Bactriane, ſur les bords de l'Icare, à l'embouchure du Cyrus & du Phaſe au Pont-Euxin, il devint plus actif chez les Phéniciens, qui l'étendirent dans la Mer-Rouge, dans le Golfe Perſique, & bientôt juſq'aux îles Caſitérides & Tuſe (1). Il fleurit à Tyr, Sidon & Carthage; il régna long-temps à Athènes, à Corinthe, à Rhodes; mais il auroit bientôt diſparu & ſe ſeroit enſuite totalement éteint en Europe devant les victoires des Romains & lors de l'invaſion des barbares, ſi Veniſe, Gênes, Piſe & Florence ne lui euſſent donné une retraite, en l'alimentant de leur foibleſſe. Alors il fut réduit à un ſimple trafic mercantile. Mais enfin, après tant de révolutions, il eſt devenu aujourd'hui le ſoutien, la force & l'ame des nations: il eſt eſſentiellement lié à l'organiſation & à l'exiſtence des corps politiques.

Si le commerce influe aujourd'ui d'une manière ſi ſpéciale ſur le ſort & la proſpérité des états, en augmentant les richeſſes nationales, en vivifiant l'agriculture par l'exportation de l'excédant de ſes productions, & en donnant l'activité à la claſſe manufacturière par la circulation de ſes produits; ſi le commerce eſt lui-même un des plus puiſſans moyens de gouvernement, en fourniſſant au crédit public la confiance qui lui eſt néceſſaire, parce qu'il en poſsède les élémens & qu'il procure la faculté de payer les contributions publiques, il faut donc attacher, aſſocier même à la République ce commerce naturellement coſmopolite, qui craint les orages & les révolutions politiques bien plus que les tempêtes & les naufrages: mais, pour parvenir à ce but important, il faut une marine impoſante.

(1) L'Angleterre & l'Irlande appelées ainſi par les anciens. *Voyez* Strabon, liv. II, & Pline, liv. VI, chap. VII.

Une marine nationale, disoit au parlement d'Angleterre un fier habitant de cette île, ce qui a été depuis adressé avec bien plus de justice au gouvernement français, « une marine nationale détruit la concurrence des manufactures étrangères, en important des matières premières, en exportant des matières ouvrées, & en écartant de nos ports la concurrence des vaisseaux des » autres nations; une marine nationale acquiert des alliés, » de la considération & de l'influence. Sans marine, » point de Colonies, point de balance commerciale » en notre faveur, point d'industrie, point de navigation » intérieure, point de pêcheries, point de cabotage » même. Sans marine, point de liberté sur les mers. »

Ces vérités n'ont jamais dû être plus fortement senties que dans cet état de délabrement où l'on a réduit aujourd'hui la marine de la République. Tandis que les anciennes sources de la prospérité françaiſe sont obstruées ou taries; tandis que notre commerce de l'Inde & de l'Amérique est en quelque sorte frappé à mort par l'effet de notre impuissance maritime, l'orgueilleuse Angleterre, à l'aide de sa marine militaire, exploite pour elle seule le Portugal, les Etats-Unis, le Canada, & toutes les riches productions du Bengale, de la Chine, de l'Asie entière. Après avoir réduit le Dannemarck & la Suède à son commerce intérieur, cette marine colossale insulte à toutes les puissances & les asservit: & sans la valeur des braves équipages de *la Constante*, de l'*Hercule*, de *la Seine*, de *la Choquante*, de *la Bayonnaise* & de tant d'autres vaillans marins, leurs dignes émules; sans le courageux dévouement des armateurs de nos vaisseaux auxiliaires; sans l'audace des *intrépides* qui les commandent, à peine le pavillon tricolor seroit-il respecté, reconnu même sur les mers.

Mais, législateurs français, Thémistocles autrefois, & dans des circonstances non moins difficiles, conseilla aux Athéniens de confier à l'Océan tout ce qu'ils avoient

de plus cher, même leurs Dieux pénates, & de s'y renfermer eux-mêmes dans des murailles de bois, pour y braver l'orgueil & la vengeance de Xerxès. Cette penſée ſublime fixa la fortune maritime de cette république, & décida ſa ſupériorité dans la carrière navale (1).

Eh bien! donnons un puiſſant aliment, eſſentiellement productif, à ce beſoin de réparer nos pertes, en pouſſant de plus fort l'eſprit de la nation vers la reſtauration de notre marine; dirigeons la fermentation générale vers cet œuvre vraiment national; que toutes meſures à cet égard ne ſoient pas partielles, mais grandes & fécondes en opérations préparatoires d'utilité publique. Si les événemens ont flotté, pour ainſi dire, au haſard, & s'ils ont produit un changement dans les combinaiſons du commerce, ſans direction ſoutenue vers le plan de défenſe que recommandoit impérieuſement notre ſituation; ſachons les fixer aujourd'hui, en réparant nos pertes avec perſévérance dans l'activité de nos chantiers; en ravitaillant nos ports avec économie; en tenant notre marine militaire conſtamment en haleine dans les évolutions de nos rades: &, lorſque nous aurons des flottes, des eſcadres bien armées, bien équipées & bien approviſionnées, nous évoquerons le courage & l'intrépidité de nos navigateurs de toutes les claſſes; nous les exciterons à des entrepriſes ſavantes, périlleuſes & honorables; alors la renommée de leurs exploits ſera reſſouvenir à l'Europe qu'il exiſte toujours une marine françaiſe.

Pluſieurs moyens ſans doute concourent à la reſtauration de notre marine. D'abord un bon ſyſtême d'adminiſtration foreſtière ſi néceſſaire, pour régénérer & conſerver les bois, ces premiers élémens, ces reſſources locales de la marine; ſecondement, l'exploitation des mines de fer, & l'encouragement de la culture des chanvres

(1) *Voyez* les notes ſur les Phi ippiques de Démoſthènes, ce qui a été répété par l'auteur du ſyſtême maritime & politique des Européens.

dans l'intérieur, de leur filature & de la fabrication de la voilerie ; enfin la réforme de plusieurs abus qui ont porté le découragement chez le marin & les ouvriers, gaspillé nos finances, & causé des avaries funestes à la marine, sans cependant que cette réforme puisse toucher à cette utile séparation de pouvoirs, ni à cette distinction de fonctions qui sont le plus ferme soutien de la liberté. « Dans un pays libre, dit un observateur éclairé, il faut » éloigner, avec le même soin, la dictature *civile*, *mi-* » *litaire* & *maritime*. »

Mais le besoin le plus essentiel est de former des hommes de mer, d'avoir des marins ; & pour cela il faut une organisation fondamentale, de l'expérience, de l'instruction & des encouragemens. Déja une commission vous a fait son rapport sur l'aménagement des bois. Vous voulez conserver ces massifs-futaies des forêts des Vosges, du Jura, du Cantal, des Pyrénées & du Rhin, afin de pouvoir successivement les changer en vaisseaux de toutes proportions. Loin de nous, sans doute, ce système destructeur de toute bonne administration, de ne tirer, pour la marine, que des bois de l'étranger, ou de n'en prendre qu'à la distance de cinq lieues des rivières (1).

La France possède en elle tout ce qu'il faut pour recréer & entretenir sa marine. On prodigue les trésors de l'Etat,

(1) Autrefois la marine ne prenoit pas de bois qui fussent éloignés de plus de cinq lieues des rivières. Le port de Brest, il y a une dixaine d'années, crut faire un grand effort, en insérant dans un cahier de conditions générales pour la fourniture des bois, une clause qui autorisoit les fournisseurs à porter, jusqu'à douze lieues au-delà des rivières flottables, l'exploitation des bois pour la marine. Cette condition mesquine étoit au-dessous des vues qu'on étoit en droit d'attendre des hommes qui composoient l'administration du premier port de la France ; c'étoit montrer de petites idées, & méconnoître les véritables intérêts du service dont on étoit chargé.

quand on achète, même à des prix inférieurs, chez l'étranger, des objets qui ſont dans ſon pays ; & , à quelque diſtance des rivières que l'on trouve des bois propres à la conſtruction des vaiſſeaux, il faut les en arracher, lorſqu'il y a moyen de le faire. Les pays où les débouchés ſont difficiles ſont ordinairement pauvres d'argent ; celui que la marine y répandra par le prix des bois, les frais d'exploitation & de tranſport, ſera reverſé ſur l'agriculture & le commerce de ces contrées, & concourra à vivifier l'un & l'autre. L'argent qu'un gouvernement habile ſait répandre à propos dans les pays où il manque, eſt la vapeur que le ſoleil enlève & dépoſe enſuite pour alimenter les ſources qui forment nos ruiſſeaux & nos rivières.

De ſon côté, votre commiſſion de marine s'occupe conſtamment des moyens de réformes utiles & néceſſaires dans cette partie de l'adminiſtration publique. L'état de notre marine, les revers qu'elle a eſſuyés, l'engourdiſſement qui accompagne les tentatives de ſa renaiſſance, tout vous annonce qu'il exiſte un vice ſecret qui la corrompt & la conſume. Ce mal, dont nous ſentons tous les effets, a été apperçu par votre commiſſion, qui ne ſe décidera point ſur des apperçus monſongers & des rapports infidèles. Ce mal eſt certain, preſſant, dangereux ; non-ſeulement il nous épuiſe, mais il rendroit encore inutile tous nos autres ſuccès. C'eſt pourquoi, votre commiſſion s'empreſſe de chercher tous les moyens propres à faire ceſſer au plutôt la ſituation déplorable où notre marine eſt réduite ; & elle vous préſentera ſucceſſivement différens rapports à cet égard. Je viens en ſon nom vous entretenir aujourd'hui de l'inſcription maritime, comme la première baſe de la force navale.

L'objet d'une marine eſt de ſe procurer une force mobile, qu'on puiſſe employer avec ſuccès ſur toutes les côtes du globe pour attaquer, protéger ou défendre. Mais pour avoir des vaiſſeaux, il faut avant tout des hommes qui réuniſſent les qualités néceſſaires, ſoit pour

les diriger d'un lieu à un autre, soit pour tirer de leur force le plus grand avantage possible; & l'inscription maritime a pour objet de procurer ces gens de mer si essentiels pour l'armement de la flotte.

L'inscription maritime, la meilleure des institutions établies par les anciennes ordonnances sous la dénomination de *classes de la marine*, se trouve en ce moment entièrement désorganisée. La guerre de la Vendée, dont les désordres se sont fait sentir particulièrement dans l'arrondissement de Nantes; le brigandage & la chouannerie, qui, par l'appât du pillage, ont attiré les marins déserteurs des ports de Brest & de l'Orient; le licenciement pour quatre mois de tous les marins de Brest; la licence & les troubles révolutionnaires dans les départemens du midi; la prise de Toulon, la mort & l'émigration d'une partie des marins de ce port; les revers d'Aboukir; un grand nombre de navigateurs échappés à l'inscription, à la faveur des lois mal interprétées; la protection accordée à nombre d'individus pour les exempter du service; la plupart des novices, qui, pour éviter l'embarquement, ont pris parti en 1793 & depuis dans les armées de terre, malgré les dispositions contraires des lois rendues à cet égard, & les réclamations des administrateurs & du ministre de la marine; les avancemens multipliés donnés, soit par faveur ou autrement, qui, en augmentant le nombre des officiers, ont réduit d'une manière effrayante la classe des gens de mer; la nullité des paiemens depuis le discrédit du papier-monnoie, & le défaut de paiement depuis son remplacement par le numéraire; l'inexactitude dans la solde des pensions & des mois de famille; le défaut de répartition des prises considérables qui ont été faites par les vaisseaux de l'État; les exemptions que ont toujours parvenus à se faire donner les maîtres de bateaux, qui, n'envisageant jamais que leurs intérêts particuliers, facilitent aux marins la désertion & l'impunité; nos marins d'élite prisonniers en Angleterre, autant par les revers

que notre marine a eſſuyés à diverſes époques, quoi qu'on en diſe, que par la priſe de quelques corſaires qui nous ont fourni preſqu'eux ſeuls au contraire des moyens d'échange avec la Grande-Bretagne; enfin les diſpoſitions de la loi du 3 brumaire, qui ne porte le claſſement des marins dans les rivières que juſqu'où remonte la marée: telles ſont, repréſentans du peuple, les principales cauſes qui ont amené la ruine progreſſive de l'inſcription maritime en France. Il faut de grands efforts pour rétablir l'ordre dans cette partie eſſentielle de l'adminiſtration publique, & donner à cet établiſſement, ſeule baſe fondamentale de toute force de mer, le degré d'utilité & d'importance dont il eſt ſuſceptible; il faut des moyens plus étendus, des règles plus coercitives, une égalité plus exacte dans l'exécution, des lois plus juſtes & plus ſévères. Sœur de la conſcription militaire, qui a été ſi heureuſement appliquée à notre gouvernement par le modeſte vainqueur de Fleurus, puiſque l'une & l'autre prirent en même temps naiſſance à Sparte & à Athènes, l'inſcription maritime doit être régie & adminiſtrée d'après les mêmes maximes, les mêmes principes. Chez ces républiques anciennes, les citoyens avoient ſoin de s'inſcrire ſur un regiſtre public & fidèle, ſoit pour le ſervice de terre ou le ſervice de mer; chacun, à ſon tour, s'acquittoit de ce juſte devoir envers ſa patrie: nulle diſtinction entre le pauvre & le riche, entre le rentier & l'artiſan. Les philoſophes mêmes, malgré leur profeſſion *pacifique*, endoſſoient à leur tour le caſque & la cuiraſſe. Rien ne diſpenſoit de cette loi générale, & on puniſſoit comme déſerteurs ceux qui, le jour marqué, ne ſe rangeoient pas ſous le drapeau, ou qui l'abandonnoient avant le jour preſcrit. (1)

Cependant, repréſentans du peuple, ſi l'obligation du ſervice perſonnel pour la défenſe commune eſt un principe

(1) *Voyez* les notes ſur la première Philippique de Démoſthène.

généralement avoué, il y a une différence remarquable dans son exécution entre le système des armées de mer & celui des armées de terre. L'armée de terre, constamment entretenue pendant la paix, peut se recruter par la réunion instantanée des conscrits des différentes classes. Trois mois suffisent pour faire un bon soldat, & plus d'un ennemi a succombé sous la baïonnette du François qui naguères venoit de quitter ses champs paisibles pour voler aux combats : mais il n'en est pas de même pour les armées de mer. Parmi les hommes qui doivent servir sur les vaisseaux, les plus nécessaires sont ceux qui sont employés à la manœuvre : ce sont des hommes d'art qui ne peuvent être formés que par une longue expérience & par l'habitude de la vie entière. Les soldats peuvent être exercés dans des garnisons ; les matelots ne peuvent l'être qu'à la mer par un exercice continuel, commencé dès l'enfance.

Je ne veux pas dire par là, représentans du peuple, que l'armée navale doit être entretenue en temps de paix comme en temps de guerre, pour tenir toujours en haleine nos gens de mer : la force maritime d'un état ne peut avoir une étendue arbitraire & indéfinie ; mais je veux dire que cette force est déterminée ou du moins renfermée dans des limites assez précises, par le genre de profession, & par le nombre de gens de mer que cet état peut fournir, & qui sont formés & entretenus par la navigation marchande & par la pêche, tant sur les bords de la mer que dans l'intérieur.

En effet, l'armée de terre se recrute des cinq classes de conscrits établies par la loi, sans distinction de profession : au lieu que la flotte ne peut être armée que par les matelots que la navigation particulière & la pêche ont formés & entretiennent. Tous les citoyens sont propres à la guerre de terre, au lieu que dans la guerre de mer il n'y a qu'un certain nombre d'hommes qui soient propres à la manœuvre des vaisseaux, chacun suivant

leurs talens & leurs connoiſſances, qui les rangent dans des claſſes particulières : auſſi la maſſe totale des gens de mer eſt-elle compoſée de pluſieurs profeſſions d'hommes très-différentes, mais toutes relatives à la marine, & qui toutes doivent être employées dans la formation des équipages.

Etre tenu du ſervice de mer, c'eſt une conſéquence de l'exercice d'une des profeſſions maritimes, une obligation inhérente à cet exercice, & qui ceſſe dès qu'on abandonne cette profeſſion pour en embraſſer une autre. En choiſiſſant la profeſſion maritime, en continuant à l'exercer, on conſent à en ſupporter la charge commune, c'eſt-à-dire l'obligation de défendre la flotte. Cette obligation eſt générale & ne peut être diviſée; c'eſt une ſuite, une conſéquence de l'obligation générale de tous les citoyens de concourir à la défenſe commune, que les gens de mer étant particulièrement propres au ſervice des vaiſſeaux, ſoient ſpécialement attachés au ſervice, & que tous ceux qui exercent des profeſſions maritimes y demeurent aſſujétis, tant qu'ils continuent à exercer ces profeſſions.

D'après ces principes, reconnus de tous les peuples navigateurs, votre commiſſion, citoyens repréſentans, n'a pas cru devoir adopter les baſes de la loi du 3 brumaire, qui ne portoit l'inſcription maritime dans les rivières *que juſqu'où remonte la marée, & pour celles où il n'y a pas de marée que juſqu'à l'endroit où les bâtimens de mer peuvent remonter*, & qui enlevoit ainſi à l'armée navale près de trente mille de ſes braves défenſeurs. Elle a penſé au contraire que tous ceux qui exercoient des profeſſions relatives à la marine devoient être compris dans l'inſcription maritime, ſans diſtinction de profeſſions ni de démarcation de lieu. Une loi qui atteint également tout le monde, eſt ſage & juſte, & fait ici diſparoître l'arbitraire & la rigueur de celle qui ne frappoit que ſur certaines localités & ſur une claſſe particulière des mêmes individus.

Nous avons bien senti que les matelots qui s'exercent sans cesse à la mer, soit par la navigation marchande, celle des ports & rades, soit par la pêche en mer ou sur les côtes, sont certainement les hommes les plus nécessaires à l'armement des vaisseaux de guerre : sans eux il seroit impossible de les manœuvrer, & ils ne peuvent être remplacés par rien Mais, comme l'observoit fort judicieusement en 1790, Pouget au comité de marine de l'Assemblée nationale, il ne s'en suit pas qu'ils doivent seuls former la totalité des équipages, & qu'on ne puisse armer des vaisseaux qu'avec ces matelots. On distingue dans ces équipages trois classes d'hommes, les gens d'art destinés à la manœuvre, ceux destinés pour le combat, le service des pièces, & ceux employés aux travaux de force, & aux manœuvres qui n'exigent aucun talent particulier. Les matelots dont nous venons de parler sont certainement propres à remplir tous les services sur un vaisseau ; mais cette classe précieuse est bornée, & elle ne se renouvelle pas pendant la guerre à cause de l'inaction du commerce & de la pêche en mer : il faut une longue paix pour réparer à cet égard les pertes de la guerre ; il faut donc être économe de ces hommes aussi importans, en les réservant avec un soin extrême pour les choses auxquelles ils sont absolument nécessaires, & se donner de garde de les employer à un service auquel d'autres hommes seront également propres.

« Il faut, disoit cet intendant général des classes, se » ménager d'autres ressources accessoires pour l'armement de la flotte ; il faut même les tenir toujours pré» parées pour le commencement d'une guerre & les » déployer toutes avec activité dès la première campa» gne. La dernière guerre a donné, à cet égard, une » grande leçon, dont il est bien important de profiter. » On avoit fait la faute irréparable d'armer les premières » escadres en entier avec l'élite des *classes ;* d'où il résulta » que tous les bons marins formés ont eu à soutenir les

» fatigues & les dangers de la guerre entière, & que cette » classe importante a prodigieusement souffert, & se » trouva enfin presqu'entièrement épuisée. Lorsqu'on » fut forcé ensuite à employer des ressources accessoires, » on n'avoit plus de quoi composer de bonnes têtes » d'équipages; & enfin les vaisseaux se trouvèrent si » mal armés, que, si la guerre avoit été prolongée, on » auroit été dans le cas d'avoir de vives inquiétudes. » Cette mauvaise opération a encore l'inconvénient d'ar- » rêter tout d'un coup, dès le début d'une guerre, toute » la navigation marchande, par des levées rigoureuses; » & enfin de donner tout de suite une idée très-impo- » litique d'épuisement de forces & de ressources. Si, au » contraire, on a disposé d'avance des moyens tels qu'on » puisse n'employer sur les vaisseaux que ce qu'il faut » de bons matelots formés, on peut, dès les premiers » armemens, combiner un plan général pour tous ceux » qui doivent leur succéder, & pour les remplacemens » pendant plusieurs campagnes. Alors les levées étant mo- » dérées & bien réparties sur toutes les classes d'hommes » qu'on est dans le cas d'employer, les vaisseaux seront » toujours bien armés, & il restera dans les ports, des » hommes pour les mouvemens du commerce, & parti- » culièrement pour équiper les bâtimens marchands qui » doivent former les convois, & pour armer les cor- » saires. »

Je ne développerai pas avec plus d'étendue ces vérités importantes; elles sont trop vivement senties du Conseil: & si des fautes énormes ont été commises dans la dernière guerre, elles ont été bien plus préjudiciables à la marine dans la guerre de la liberté, où les levées ne pouvoient porter que sur nos meilleurs marins, puisqu'elles étoient encore restreintes par la loi du 3 brumaire. Mais votre commission a dû profiter des leçons du passé pour se garantir des mêmes inconvéniens à l'avenir; elle a dû employer toutes nos ressources, en fai-

ſant porter l'inſcription maritime ſur toutes les profeſſions relatives à la navigation. Par là, nous ménagerons nos meilleurs matelots pour être répartis ſuivant le beſoin, pour ſervir de têtes à chaque équipage de nos armées navales, & nous nous préparerons des moyens de complément de ces mêmes équipages.

Nous ne nous ſommes pas diſſimulé que les bateliers, haleurs de Seine, tireurs de bateaux & pêcheurs de l'intérieur, ne ſont pas, à proprement dire, des gens de mer; mais leurs occupations ordinaires & leurs habitudes les en rapprochent à tous égards, & ce ſont ceux qu'on peut employer le plus utilement ſur les vaiſſeaux pour aider aux travaux des marins. Ils ſont plus en quelque ſorte acclimatés à ces ſortes d'opérations; ils ont plus d'uſage de l'eau, & ils ont une idée plus prochaine des manœuvres que l'homme agreſte qu'on ſeroit obligé d'appeler du fond de la campagne à la défenſe de l'État dans les guerres de mer. D'ailleurs on a conſidéré que ſi la navigation maritime étoit chargée de l'obligation d'un ſervice perſonnel, il n'étoit pas juſte que celle de l'intérieur en fût exempte. Il eſt au contraire équitable de ſoulager les habitans des côtes, qui juſqu'à préſent ont porté ſeuls dans les guerres maritimes le poids des obligations générales des citoyens pour la défenſe de la flotte; ils ne ſont déja que trop grévés par l'interruption du commerce, leur ſeule reſſource.

D'un autre côté, on s'occuperoit en vain de projets de commerce & d'encouragement à donner à l'induſtrie nationale, ſi cette induſtrie n'a pas de débouché aſſuré pour l'exportation; elle n'eſt rien, ſi elle n'eſt défendue ſur mer. Une marine puiſſante eſt une protection générale qui encourage & perfectionne les manufactures, qui active les communications commerciales, & vivifie par cela même la *navigation intérieure*. Quel eſt donc le Français qui ſoit obligé de concourir davantage à l'ar-

ment de la flotte que celui qui doit en reſſentir plus particulièrement ſes heureux effets ? . . .

Enfin tous les Français doivent prendre les armes pour la défenſe de la patrie ; tous ceux depuis l'âge de 20 à 25 ans ſont en état de réquiſition pour l'armée de terre ; & tous ceux exerçant les profeſſions de la navigation & de la pêche, le feront pour les beſoins de l'armée navale, avec les modifications qui ont été jugées néceſſaires. Ce plan aura le double avantage de fourn r à la marine toutes les reſſources indiſpenſables pour acquérir en peu de temps tout le développement dont elle eſt ſuſceptible, & d'établir en même temps une police utile ſur les rivières, où les fuyards & les déſerteurs vont toujours trouver protection & impunité.

Ce ſyſtême établi, votre commiſſion a dû s'occuper des détails d'exécution. Elle les a claſſés d'après les diſpoſitions de l'ordonnance de 1784, de la loi du 7 janvier 1791, & de celle du 3 brumaire ; & elle s'eſt efforcée de vous préſenter un code complet à cet égard. Les arrondiſſemens & leur diviſion en quartiers & ſyndicats ont d'abord fixé ſon attention, ſans néanmoins s'occuper de vous les mettre ſous les yeux dans un tableau général ; elle a dû laiſſer au Directoire exécutif le ſoin de la confection de ce tableau, qui ne ſauroit encore s'étendre aux départemens de la Corſe, des Alpes-Maritimes, de Corcyre, Itaque, mer Égée, & autres pays conquis, où l'inſcription maritime ne peut être organiſée que ſucceſſivement, & n'être faite avec ſuccès *qu'à la paix*. Votre commiſſion a bien apperçu quelques vices d'adminiſtration dans cette partie ; mais c'eſt particulièrement au Pouvoir exécutif à les extirper, s'il eſt poſſible. Il eſt convaincu, comme nous, que l'inſcription maritime étant la première & la plus ſolide baſe de la force navale, les hommes qui en ſont chargés doivent avoir des qualités particulières pour ce ſervice. Il faut, pour adminiſtrer un quartier, un homme qui réuniſſe à un caractère d'inté-

grité & de juſtice une volonté forte & conſtante, & une grande activité; le citoyen timide ou foible eſt toujours au deſſous de ſon emploi, & devient bientôt le jouet des marins inſubordonnés, ou la dupe des moyens aſtucieux qu'ils emploient pour tromper ſa bonne foi. C'eſt donc ſur le choix de ces adminiſtrateurs que repoſent eſſentiellement le maintien de l'ordre & la ſtabilité de cette partie du ſervice de la marine.

Votre commiſſion a penſé en même temps que ſi le choix des adminiſtrateurs, prépoſés & ſyndics a une grande influence ſur la propagation & la bonne adminiſtration de l'inſcription maritime, ſur l'exécution des levées, & le ſuccès des armemens des vaiſſeaux de la République, il convenoit d'exciter & de ſoutenir le zèle de ces employés, en laiſſant leurs traitemens au même taux, malgré les réformes que vous êtes forcés de faire dans la marine. Un traitement de 150 fr. aux uns & de 500 aux autres ne nous a pas paru exorbitant.

Nos regards ſe ſont enſuite portés ſur les avantages que la loi doit aſſurer à chaque profeſſion maritime, ſur les avances, les mois de famille & les ſecours à accorder aux enfans & à domicile; & ſur-tout ſur l'amélioration que les circonſtances néceſſitoient d'apporter à la conduite des gens de mer de leurs quartiers dans les différents ports de la République. Anciennement l'homme de mer voyageant pour le ſervice recevoit une conduite ſelon ſon grade & ſelon la ſaiſon dans laquelle il étoit obligé de marcher. L'officier marinier touchoit 6 ſous par lieue en hiver, & 5 ſous en été; le matelot 5 & 4 ſous.

Au mois de mars 1793, la conduite des officiers mariniers & matelots fut fixée indiſtinctement à 6 ſous par lieue, en été comme en hiver, ainſi que l'avoit été celle des ſous-officiers & ſoldats de l'armée de terre.

On n'obſerva pas alors qu'indépendamment de la conduite, le ſoldat jouit de ſa ſolde en route, & que l'homme

de

de mer n'en jouit pas; & que, sous ce rapport, l'assimilation n'étoit pas exacte. Cependant cet ordre de chose subsista jusqu'en brumaire an 3, qu'un décret du 27 ordonna, conformément à ce qui avoit été fait pour les troupes de terre le 2 thermidor précédent, que les officiers mariniers recevroient par chaque jour de marche, calculé à raison de cinq lieues de poste, 45 sous, ce qui formoit 9 sous par lieue; les timoniers & matelots vétérans assimilés aux caporaux, 35 sous par jour, ou 7 sous par lieue; & les matelots, novices & mousses, 30 sous par jour, ou 6 sous par lieue.

Quelqu'avantageuses que paruissent être ces nouvelles dispositions, elles avoient toujours le même vice, c'est-à-dire qu'elles laissoient les marins sans solde pendant leur route.

Quoi qu'il en soit de cette variation dans le paiement de la conduite des gens de mer, la vérité est qu'aujourd'hui ils ne touchent que trois sous par lieue, d'après un arrêté du Directoire exécutif du 2 ventose an 5, qui leur applique les dispositions de celui du 15 pluviose précédent, concernant les militaires de l'armée de terre, sans faire attention que ces derniers touchent leur solde indépendamment de leur conduite, & que les marins ne la touchent pas.

Pour remédier à une inégalité aussi désavantageuse à l'homme de mer, votre commission a pensé qu'il convenoit d'établir la conduite des gens de mer sur les bases de la loi du 27 brumaire an 3; en conséquence elle a fixé la conduite des premiers maîtres seuls à 9 sous par lieue ou 45 centimes; celle des autres officiers mariniers à 8 sous ou 40 centimes; les timoniers à 7 sous ou 35 centimes; les matelots à 6 sous ou 30 centimes; les novices à 5 sous ou 25 centimes; & les mousses à 4 sous ou 20 centimes.

Ils recevront en outre le logement & le port de hardes.

mais qu'on ne regarde pas les avances que reçoit le marin en route comme un avantage équivalent à la solde qu'on ne lui paie pas en route. Ces avances tournent en quelque sorte à l'avantage de la République autant qu'au fin, parce qu'elles sont employées en achat d'effets d'habillement, sans lesquels le marin ne pourroit rendre aucun service; & il en supporte la retenue sur ses premiers salaires.

Mais en même temps qu'elle assuroit aux inscrits un sort plus favorable, une perspective encourageante, votre commission a dû vous proposer des mesures coercitives. L'expérience nous a prouvé que les moyens qui ont été employés jusqu'à ce jour contre la mauvaise volonté, la lâcheté, & contre les suggestions perfides des familles même des gens de mer requis pour le service, sont absolument insuffisans. Dans le silence absolu de la loi, le Directoire exécutif a été contraint de rendre ces familles responsables de l'évasion & de la désertion de l'inscrit qui ne se rendoit pas à son poste, en faisant établir garnison chez elles, & l'efficacité de cette mesure a été reconnue par votre commission; elle a dû aussi frapper de toute la sévérité de la loi celui qui, sourd à la voix de la patrie, ne se rendoit pas à son poste. En effet les peines prononcées par une loi n'effraient que celui qui se propose de ne pas se soumettre aux obligations qu'elle impose. Si la société en général doit protéger celui qui en est membre, celui-ci, à son tour, doit concourir à la sûreté de la société. Il viendra sans doute ce jour où les citoyens formés à la vertu, chérissant par-dessus tout la liberté, n'auront d'autre desir, d'autre vœu que de servir la patrie & de la défendre.

Représentans du peuple, votre commission s'est particulièrement attachée, dans la résolution que je vais vous présenter, à concilier ce qu'exigent les besoins de l'État avec l'avantage des gens de mer. Elle n'a pas un instant

perdu de vue la conservation de la puissance maritime de la France, ainsi que le bonheur d'une nombreuse classe de citoyens. C'est à la République naissante à former une marine pour sa sûreté & pour sa richesse ; c'est à vous, législateurs, à préparer tous les moyens d'une grande Nation pour parvenir à ce but important. A des Français, il ne faut que des traits, des apperçus ; à un peuple occupé de liberté, il ne faut que des principes & des résultats.

Si le Nord se coalise de nouveau avec l'Orient & l'Occident contre les libertés de l'Europe & de l'Océan ; si la Russie desire que le gouvernement anglais reste maître de la mer, en lui faisant passer les Dardanelles au détriment du Croissant, pour utiliser sa navigation de la mer noire, la République française qui, par sa position centrale, sa population militaire & républicaine, & ses victoires, est appelée à exercer l'initiative de l'indépendance universelle, doit opposer une digue puissante à ce torrent dévastateur ; & ce n'est qu'en prenant des moyens décisifs pour la restauration des droits maritimes égaux pour tous les peuples, qu'elle parviendra à sanctionner ce grand décret de la nature.

Déja nos phalanges guerrières s'avancent, la foudre à la main, dans les vastes champs de la Germanie pour punir un roi parjure. On a voulu soumettre le continent avant de déployer tous nos moyens contre l'Angleterre : mais s'il faut faire des efforts extraordinaires, la marine doit trouver sa part dans les ressources extraordinaires produites par ces efforts. Nous devons d'avance préparer notre trop juste vengeance ; car c'est la marine qui doit dénouer cette pièce sanglante dont ces perfides insulaires sont les auteurs, toutes les puissances victimes, & dont la scène embrasse les deux hémisphères.

L'organisation de l'inscription maritime, & la construction, voilà les deux grands objets dont nous devons nous occuper par-dessus tout, pendant que nos armées

triomphantes iront planter pour la seconde fois le drapeau tricolor sous les murs de Vienne en alarme. L'une procure des vaisseaux nombreux; l'autre des hommes instruits pour les manœuvres, & toutes les deux donnent une force navale imposante, & assurent la liberté des mers.

Législateurs français, vous voulez la mer libre, & vous ne faites rien pour avoir des matelots, & vous ne forcez pas vos constructions navales!..... « Il fut un » temps, dit l'histoire des Républiques de la Grèce, où » les orateurs d'Athènes, les yeux tournés vers le Pyrée, » n'oublioient rien pour engager le peuple à tout sacri» fier pour la marine ». Thémistocle fit plus, « il lia la » ville au Pyrée, & la mer à la terre, & accrut le » nombre des matelots & le pouvoir du peuple ». En effet, un peuple qui se destine à la marine penche toujours fortement vers la liberté & vers le gouvernement républicain.

Eh bien! représentans du peuple, que du haut de cette tribune nos regards soient sans cesse tournés, un côté vers la terre, & l'autre vers la mer. L'armée de terre assurera la liberté du continent; mais, sans une marine formidable, paix honteuse avec Carthage, ou guerre éternelle.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Le Conseil des Cinq-Cents, après avoir entendu le rapport d'une commission spéciale, & les trois lectures qui lui ont été faites dans les séances des
du projet de résolution relatif à la formation de l'armée de mer;

Considérant qu'il importe de donner aux forces navales de la République française tout le développement que sa population lui assure, de manière que ses armes triom-

phantes deviennent auſſi redoutables ſur mer qu'elles le ſont ſur terre ;

Conſidérant d'ailleurs qu'une marine puiſſante eſt le premier mobile du commerce & de l'agriculture, & le plus grand ſoutien de l'induſtrie & des arts chez un peuple tout à-la-fois agricole, manufacturier & maritime ;

Déclare qu'il n'y a pas lieu à l'ajournement, & prend la réſolution ſuivante.

TITRE PREMIER.

De l'inſcription maritime.

ARTICLE PREMIER.

L'armée navale eſt ſpécialement compoſée de tous les Français ſoumis à l'inſcription maritime.

II

Tout Français pourra embraſſer les profeſſions relatives à la marine.

III.

Ces profeſſions ſont la navigation dans l'armée navale ou ſur les bâtimens du commerce pour tous ceux qui font partie de l'équipage en qualité d'officiers, ou en toute autre qualité ; la navigation & la pêche en mer, ſur les côtes, ou dans les rivières, lacs, canaux & étangs ; le ſervice ſur les pataches, tartannes, allèges, bacs, batteaux, chaloupes & autres bâtimens dans les rades, ſur les rivières, lacs, canaux & étangs, même ſous la dénomination de tireurs ou haleurs de batteaux, haleurs de Seine ; les états de charpentier de navires, perceur, poulieur, calfat, voilier, forgeron, cordier, tonnelier &

ſcieur de long, établis dans les ports, communes, & lieux maritimes.

IV.

Tous les Français qui, âgé de 18 ans révolus, ont embraſſé une de ces profeſſions, l'ont exercée pendant un an, & l'exercent actuellementt, ou ſont déja inſcrits, ſont compris dans l'inſcription maritime.

V.

Sera auſſi compris dans l'inſcription maritime le Français âgé de 18 ans, qui ayant embraſſé une de ces profeſſions, l'aura exercée pendant un an, & voudra la continuer.

A cet effet, il ſe préſentera accompagné de ſon père ou de deux de ſes plus proches parens ou voiſins, au bureau de l'inſcription de ſon quartier, où il lui ſera donné connoiſſance des lois & réglemens qui déterminent les obligations & les droits des marins inſcrits.

VI.

Celui qui ayant dix-huit ans révolus continue d'exercer l'une des profeſſions maritimes au-delà d'un an ſans s'être fait inſcrire au bureau de ſon quartier, ainſi qu'il eſt preſcrit, ſera compris dans l'inſcription maritime, étant cenſé y avoir conſenti par le fait ſeul qu'il continue ſa profeſſion.

VII.

Tout Français qui commence à naviguer ſur mer ne pourra s'embarquer ni être employé ſur les rôles d'équipages d'un bâtiment de la République ou du commerce, que ſous la dénomination de mouſſe, depuis

l'âge de dix ans jusqu'à quinze ans accomplis, & sous celle de novice, au-dessus de ce dernier âge.

Néanmoins, tout mousse ou novice qui ayant navigué pendant six mois dans l'une de ces deux qualités, aura en outre satisfait à l'examen prescrit par la loi, sera employé sous la dénomination *d'aspirant de la dernière classe*.

VIII.

Les différens grades des gens de mer sont, mousses, novices, matelots, quartiers-maîtres, contre-maîtres, second-maîtres, & maîtres de manœuvres, aides, second-maîtres & maîtres de canonnage, de timonerie, de charpentage, de calfatage & de voilerie, & pilotes-côtiers.

IX.

Les avancemens des marins seront réglés suivant la durée de leurs services sur les bâtimens de l'Etat; des actions d'éclat ou un mérite distingué accéléreront leur avancement.

TITRE II.

Des arrondissemens, quartiers & syndicats maritimes.

X.

Chacun des principaux ports de la République aura un arrondissement maritime, qui sera divisé en quartiers, composés de syndicats, & ceux-ci de communes.

XI.

Le Directoire exécutif présentera au Corps législatif

le tableau des arrondiſſemens, quartiers & ſyndicats qu'il croira néceſſaires au ſervice, pour y être ſtatué par le Corps légiſlatif.

XII.

Dans chaque quartier, l'inſcription des gens de mer ſera confiée, ſoit à un commiſſaire, ſous-commiſſaire, commis, ſoit à un préposé de la marine, ainſi qu'il ſera ſtatué par le Corps légiſlatif; ceux-ci auront ſous leurs ordres un ſyndic par chaque ſyndicat, choiſi par le Directoire exécutif parmi les anciens marins hors de ſervice ou penſionnés. Les uns & les autres ſeront ſubordonnés à l'adminiſtrateur en chef de l'arrondiſſement.

XIII.

Les ſyndics des marins devront être âgés au moins de quarante ans, ſavoir lire & écrire. Ils ſeront brévetés comme les autres entretenus de la marine; & leur traitement eſt fixé de 200 à 500 francs, à raiſon de la population maritime de chaque ſyndicat.

Ils ne ſeront pas tenus au ſervice de la garde nationale.

XIV.

Le traitement des prépoſés affectés à l'inſcription maritime ſera de 300 à 500 francs, ſuivant la nature de leurs fonctions & l'étendue de leur quartier.

XV.

Dans chaque ſyndicat, les marins ſont diſtribués en quatre claſſes:

La première comprend les célibataires;

La ſeconde, les veufs ſans enfans;

La troisième, les hommes mariés, & n'ayant point d'enfant ;

Et la quatrième est composée des pères de famille.

XVI.

La même classification aura lieu pour les ouvriers, mais sur un registre séparé.

XVII.

Les administrateurs, commis ou préposés établis dans les quartiers, tiendront les matricules & les registres où seront inscrits les marins & ouvriers de leur quartier. Ils recevront les ordres de l'administration supérieure sur l'époque des levées & le nombre des hommes dont elles doivent être composées, & ils donneront aux syndics les ordres particuliers à cet égard. Ils surveilleront la comptabilité des paiemens à faire dans chaque quartier aux gens de mer qui l'habitent ; ils seront chargés de la correspondance avec l'administration supérieure, exigée par ses différentes fonctions.

Ils seront également chargés de l'expédition & délivrance des rôles d'équipage, & de la certification de tous les extraits des pièces nécessaires pour constater l'état des gens de mer, & leurs conventions avec leurs armateurs.

XVIII.

Les administrateurs de quartier, ainsi que les syndics, seront responsables, en ce qui les concerne, du refus ou du retardement à l'exécution des ordres qu'ils recevront respectivement de l'administration supérieure.

TITRE III.

De la levée des marins.

XIX.

Tout marin inſcrit ſera tenu de ſervir ſur les bâtimens & dans les arſenaux de la République, toutes les fois qu'il en ſera requis, nonobſtant l'exercice des fonctions adminiſtratives & judiciaires.

XX.

Les adminiſtrateurs de quartier ayant reçu l'ordre de l'adminiſtration de commander des marins pour le ſervice, feront la répartition entre les différens ſyndicats du nombre des marins à fournir par leurs quartiers reſpectifs, eu égard au nombre des inſcrits dans chaque ſyndicat.

XXI.

Ils remettront aux ſyndics des extraits de l'état de répartition, & ceux-ci formeront des liſtes nominatives pour chaque commune de leur ſyndicat.

XXII.

Les marins qui ſe préſenteront pour ſervir de bonne volonté dans l'armée navale ſeront notés ſur un regiſtre particulier, & commandés de préférence.

XXIII.

Tout matelot non appelé, & même tout novice,

ayant déja navigué, qui ſe préſentera volontairement pour ſervir ſur les bâtimens de la République, recevra, à titre de gratification, un mois de ſolde une fois payé; la même gratification ſera accordée aux officiers mariniers non commandés qui ſe ſoumettront à la paye de matelot de la haute claſſe.

XXIV.

Si le nombre des marins enregiſtrés volontairement dans un quartier excède le contingent à fournir par ce quartier, ceux qui ſe ſeront préſentés les premiers au bureau de l'inſcription maritime, ſeront employés de préférence.

XXV.

Si dans un quartier le nombre des marins enregiſtrés de bonne volonté eſt moindre que le contingent fixé pour ce quartier, il y aura lieu à une levée.

XXVI.

La levée dans chaque quartier ſe fera par claſſe, conformément à l'article XV de la préſente loi.

XXVII.

La ſeconde claſſe ne ſera miſe en réquiſition que lorſque la première, étant épuiſée, n'aura pu ſuffire aux beſoins du ſervice; il en eſt uſé de même à l'égard des troiſième & quatrième claſſes.

XXVIII.

Dans chaque ſyndicat, le marin qui, dans ſa claſſe,

aura le moins de service sur les bâtimens de guerre, sera requis le premier; & s'il y a égalité de service, le plus anciennement débarqué d'à bord des bâtimens de la République & ensuite de ceux du commerce, sera tenu de marcher sans qu'il puisse prétendre à la gratification accordée à celui qui se sera volontairement présenté pour faire le service public.

XXIX.

Les officiers mariniers qui se feront présentés les premiers à l'enregistrement volontaire, seront admis dans la proportion d'un dixième du nombre des matelots de leur quartier appelés au service de l'armée navale.

XXX.

Si le marin désigné pour marcher a des réclamations à faire, il s'adressera à l'administration municipale de son canton, qui entendra le plaignant, celui qu'il prétendra devoir lui être substitué & le syndic, & prononcera de suite sur les conclusions du commissaire du Directoire exécutif, de façon qu'en admettant la réclamation, s'il y a lieu, la même décision ordonnera & indiquera le remplacement.

XXXI.

Il ne sera reçu aucune nouvelle réclamation quatre jours francs après la publication des listes.

XXXII.

Le marin qui se trouvera absent par congé lorsque son tour de service sera arrivé, sera commandé pour

la levée suivante, & reprendra ensuite son tour ordinaire de service.

TITRE IV.

De la levée des ouvriers propres aux travaux des ports.

XXXIII.

Les charpentiers de navires, perceurs, poulieurs, calfats, voiliers, forgerons, cordiers, tonneliers & scieurs de long, exerçant leur profession dans les ports, communes & lieux maritimes, seront appelés dans les ports militaires toutes les fois qu'il en sera besoin.

XXXIV.

Ces ouvriers seront appelés dans les ports suivant le mode établi pour la levée des marins; la seconde classe ne sera mise en réquisition que lorsque la première, étant épuisée, n'aura pu suffire aux besoins du service; il en est usé de même à l'égard des troisième & quatrième classes.

XXXV.

Chaque ouvrier sera tenu de porter les outils nécessaires à sa profession, dont le portage lui sera payé, indépendamment de sa conduite.

TITRE V.

De l'exemption pour le service maritime.

XXXVI.

Sont exempts de la levée pour le service maritime,

les capitaines des bâtimens du commerce pour le long cours & le grand cabotage.

XXXVII.

Sont exempts de la levée les maîtres au petit cabotage, pourvu qu'à l'époque de la levée ils commandent un bâtiment depuis un an au moins.

XXXVIII.

Les pilotes-lamaneurs ou locmans, reçus en la manière prescrite par la loi, ne seront pas soumis non plus aux ordres de levée.

XXXIX.

Sont aussi exempts les maîtres de bateaux & autres bâtimens de pêche, pourvu qu'à l'époque de la levée ils soient en activité de service, âgés de 40 ans, & qu'ils ayent fait deux campagnes au service, au moins de trois mois chacune.

XL.

Sont également compris dans l'exemption,

1°. Les invalides pensionnés & entretenus à la solde ou demi-solde.

2°. Tout Français exerçant une des professions maritimes, au-dessous de l'âge de 50 ans, qui est hors de service par infirmités constatées légalement;

3°. Tout Français exerçant une des professions maritimes, qui a atteint cinquante ans révolus;

4°. Tout Français exerçant une des professions maritimes, qui a deux fils compris dans l'inscription mari-

time, ou morts ou infirmes à la suite de leurs blessures au service ;

5°. Tout Français exerçant une des professions maritimes, qui aura obtenu des congés absolus, de réforme ou limités, pour raison de santé, d'après les formes prescrites par la loi.

XLI.

Néanmoins les gens de mer hors de service pourront, en temps de guerre, être embarqués sur les bâtimens de garde ou stationnaires dans les différens ports de la République, en remplacement des marins de service.

TITRE VI.

Des avantages attachés aux professions maritimes.

XLII.

Tout Français exerçant une des professions relatives à la marine, & compris dans l'inscription maritime, est dispensé de tous services publics, autres que ceux de l'armée navale, des arsenaux & des ports de la marine, & de la garde nationale dans l'arrondissement de son quartier.

XLIII.

L'inscrit ne sera point en outre sujet, pendant qu'il sera en activité de service, soit dans l'armée navale, soit dans les arsenaux & dans les ports de la marine, & en le justifiant, au remplacement dans la garde nationale.

XLIV.

Quoiqu'il soit de droit exempt de la levée pour la

service après l'âge de 50 ans révolus, il sera néanmoins libre de continuer sa profession, soit pour la pêche ou la navigation, même sur les bâtimens de l'État, soit dans les arsenaux & les ports de la marine.

XLV.

Tout Français inscrit, quel que soit son âge, qui voudra renoncer à une des professions relatives à la marine, sera rayé de l'inscription maritime par le fait seul de sa déclaration & de sa renonciation, un an après les avoir faites, & dès lors il ne jouira plus d'aucun des avantages résultant de cette inscription: ces déclarations & renonciations ne seront pas admises en temps de guerre, & demeureront même sans effet, si la guerre a lieu avant l'expiration d'une année, à compter du jour où elles auront été faites.

XLVI.

Si, après s'être fait rayer de l'inscription, il se détermine à reprendre sa profession, il sera réinscrit au grade & à la paie qu'il avoit lors de sa radiation.

XLVII.

Tout marin qui ne sera pas commandé pour le service, sera libre de s'embarquer sur les navires marchands ou bateaux de pêche, & autres bâtimens sur les rivières, lacs, canaux & étangs, ou d'aller dans les différens ports de la République travailler ou s'y embarquer, à la charge seulement de faire inscrire son mouvement sur le rôle des inscrits de son quartier, & de celui où il se rendra.

XLVIII.

Les ouvriers exerçant une des professions maritimes,

non commandés pour le ſervice, ſeront ſeulement tenus de ſe repréſenter tous les ans au commiſſaire de leur quartier, ou au ſyndic dans l'arrondiſſement duquel ils ſont compris, leſquels en feront note ſur le régiſtre deſdits ouvriers.

XLIX.

Il ſera accordé aux marins des penſions, ſolde ou demi-ſolde, ſuivant leur grade, âge, bleſſures ou infirmités; ces penſions ſeront réglées ſur la durée de leurs ſervices à bord des bâtimens, & dans les arſenaux de la République, & ſur les navires du commerce.

L.

Le ſervice ſur les bâtimens de la République ſera compté double en temps de guerre, & en temps de paix, dix-huit mois pour un an, & dans les arſenaux, année pour année.

Le ſervice ſur les bâtimens du commerce ſera compté, en temps de paix, ſix mois pour un an, & en temps de guerre, année pour année; ſur les corſaires, l'année ſera comptée pour dix-huit mois.

LI.

Les veuves & enfans des marins ont droit aux ſecours & penſions accordées aux veuves & enfans des défenſeurs de la patrie.

LII.

Il ſera accordé un ſecours par mois à chacun des enfans des deux ſexes au-deſſous de l'âge de dix ans, de tout marin en activité de ſervice ſur les bâtimens ou dans les ports de la République.

LIII.

Quant aux ouvriers exerçant une des professions maritimes, il sera payé à ceux de la troisième & quatrième classe, lorsqu'ils seront en activité de service, un quart en sus du salaire journalier auquel ils auront été taxés d'après leur capacité ; ce supplément de salaire sera payé à leurs femmes, dans le lieu de leur domicile.

LIV.

Indépendamment du quart en sus, il sera payé à chacun des enfans des deux sexes de ceux de la quatrième classe, au-dessous de l'âge de dix ans, un secours, par mois, dont la quotité sera déterminée.

LV.

Pendant la durée de leurs services dans les ports, ils jouiront de tous les avantages attribués aux ouvriers qui y sont constamment employés.

LVI.

Les enfans des Français inscrits, ainsi que les enfans dits les *enfans de la patrie*, seront admis de préférence en qualité de mousses, sur les bâtimens de la République & sur ceux du commerce.

LVII.

Tout inscrit appelé à servir sur les bâtimens, ou dans les ports & arsenaux de la République, recevra une conduite pour se rendre au port de sa destination ; & s'il est retenu chez lui par les ordres du bureau de l'inscription

maritime, ſa ſolde lui ſera payée tout le temps que ſon départ eſt retardé ; il recevra deux mois d'avance, dont le premier ſera payé dans le quartier, avec ſa conduite, & le ſecond dans le port d'armement.

LVIII.

Tout inſcrit au ſervice de la République pourra déléguer, pour être payé à ſa famille pendant la durée de ſon ſervice, juſqu'à la concurrence du tiers de ſes ſalaires préſumés gagnés, déduction faite de ſes avances.

LIX.

En cas de naufrage d'un bâtiment de la République, & de perte conſtatée des effets d'un marin, il lui ſera tenu compte de ſon ſalaire juſqu'au moment du naufrage. La valeur des effets lui ſera rembourſée d'après le réglement qui en ſera fait, & il lui ſera payé une conduite.

LX.

Le produit net des priſes faites par les bâtimens de la République appartiendra aux équipages preneurs, & ſera réparti dans le délai & d'après le mode établi par la loi.

LXI.

Les officiers mariniers parvenus à la première claſſe de leur profeſſion ſont ſuſceptibles d'être entretenus ; le nombre de ces entretenus ſera déterminé d'après les beſoins du ſervice.

LXII.

Le dixième des places d'enſeignes de vaiſſeau pourra être donné aux maîtres entretenus de manœuvre, de canonnage & de timonerie.

TITRE VII.

De la conduite des gens de mer qui ſe rendent de leurs quartiers dans les ports.

LXIII.

Tout inſcrit voyageant pour le ſervice, naufragé ou provenant des priſons ennemies, recevra avec ſa feuille de route, au chef-lieu du quartier, la conduite ſuivante; ſavoir,

Les premiers maîtres ſeuls,	45 cent. ou 9 ſ. par lieue.
Les autres officiers mariniers & les ouvriers.	40 cent. ou 8 ſ. par lieue.
Les timoniers.	35 cent. ou 7 ſ. par lieue.
Les matelots.	30 cent. ou 6 ſ. par lieue.
Les novices	25 cent. ou 5 ſ. par lieue.
Les mouſſes	20 cent. ou 4 ſ. par lieue.

LXIV.

Le logement en route lui ſera en outre fourni par les adminiſtrations municipales, ſur la préſentation de feuilles de route, congés ou paſſe-ports en forme, émanés des officiers d'adminiſtration de la marine prépoſés à l'inſcription maritime, conſuls de la République françaiſe, ou agens chargés de l'échange des priſonniers de guerre.

LXV.

Indépendamment de la conduite & du logement en route, il ſera alloué par lieue aux officiers mariniers & ouvriers, trente livres peſant pour le port de leurs hardes, uſtenſiles & effets, & vingt livres aux matelots, novices & mouſſes.

LXVI.

Le prix du port de hardes, à raiſon de trente livres peſant, ſera payé ſur le pied de huit centimes aux officiers mariniers & ouvriers, compris le port d'outils de ces derniers, & à raiſon de vingt livres peſant, ſur le pied de cinq centimes par lieue, aux matelots, novices & mouſſes.

TITRE VIII.

Des obligations des gens ſoumis à l'inſcription maritime.

LXVII.

La levée des inſcrits formée, ceux qui la compoſeront ſeront aſſujettis à la ſubordination preſcrite par les lois concernant l'armée navale.

LXVIII.

Ils ſeront tenus d'obéir ſur-le-champ aux ordres de départ, ou à tous autres ordres & inſtructions du miniſtre de la marine, pour ſe rendre dans les différens ports de la République.

LIX.

Ils ne pourront s'enrôler dans l'armée de terre, ſous les peines portées contre les déſerteurs.

LXX.

Les corps adminiſtratifs & autres autorités conſtituées ſont tenus, ſous *leur reſponſabilité*, de prêter aux officiers de l'adminiſtration de la marine prépoſés à l'inſ-

cription maritime & ſyndics des gens de mer, les ſecours néceſſaires pour contraindre les inſcrits déſerteurs, fuyards ou déſobéiſſants, à ſe préſenter, & pour les faire rejoindre.

L X X I.

En cas d'inſuffiſance de ces meſures, les familles des inſcrits ſeront perſonnellement reſponſables de leur évaſion ou déſertion; en conſéquence, les officiers d'adminiſtration prépoſés à l'inſcription maritime & les ſyndics ſont autoriſés à requérir directement la gendarmerie nationale ou toute autre force armée, & à établir garniſon chez les parens des *inſcrits* fuyards ou déſobéiſſans, juſqu'à ce que ces derniers ſe ſoient préſentés au bureau de l'inſcription maritime de leur quartier.

L X X I I.

Les inſcrits appelés au ſervice des vaiſſeaux, ou des ports & arſenaux de la République, qui, indépendamment de tous ces moyens, ne ſeront pas rendus à leur poſte huit jours après le délai preſcrit, ſeront privés de l'exercice de tous droits de citoyen, pourſuivis comme déſerteurs à l'intérieur, & punis de la peine qui ſera portée au code pénal.

L X X I I I.

Sera puni de la même peine celui qui cachera & recélera les inſcrits, après qu'ils auront été requis pour le ſervice.

L X X I V.

Les propriétaires & principaux locataires des maiſons ſeront tenus de remettre au ſyndic des gens de mer la liſte des inſcrits logés chez eux, & de l'avertir, dans le

délai de huit jours, de leur déménagement, absence ou mort, sous peine de 15 jours de détention.

LXXV.

Il est défendu à tous capitaines des bâtimens de commerce, maîtres pilotes ou patrons de bateaux, tartanes, barques, alléges, & autres bâtimens faisant le cabotage ou la navigation, ou pêche intérieure des rivières, de cacher, ou receler des marins à leur bord, s'ils ne sont portés sur les rôles d'équipage; & ce, sous peine contre les capitaines, maîtres ou patrons, d'être destitués de leur commandement & embarqués sur les vaisseaux de la République, dans la simple qualité de *matelots*.

LXXVI.

Tout inscrit voyageant hors de son quartier, dans l'étendue de la République, sera tenu d'être muni d'un bulletin délivré au bureau de l'inscription de son quartier, constatant qu'il n'est pas requis pour le service, & indiquant son nom, son âge, son signalement & le lieu de son domicile.

L'inscrit trouvé dans l'intérieur de la République sans être muni de ce bulletin sera arrêté, & conduit par la gendarmerie dans le port le plus voisin, étant censé faire partie de la dernière levée.

LXXVII.

Ceux des inscrits qui voudront quitter leur quartier pour s'établir dans un autre, seront tenus d'en prévenir le commissaire du quartier, qui en fera note sur sa matricule, & qui les rayera de ladite matricule, lorsqu'ils auront rapporté le certificat de leur inscription sur celle d'un autre quartier.

LXXVIII.

Il en sera de même vis-à-vis des syndics, pour ceux des inscrits qui voudront transporter leur domicile d'un syndicat dans un autre du même quartier.

TITRE IX.

Dispositions générales.

LXXIX.

Il sera statué, par une loi particulière, sur les exemptions & congés absolus, de réforme ou limités à délivrer à tout Français exerçant une des professions maritimes.

LXXX.

Il sera également statué, par une loi particulière, sur la nature, le mode & la qualité des secours, pensions & mois de famille dont il est parlé au sixième titre de la présente.

LXXXI.

Il sera créé dans les ports de mer des écoles d'instruction de la marine ; l'organisation de ces écoles sera déterminée par une loi particulière.

LXXXII.

Toutes lois contraires à la présente sont rapportées.

LXXXIII.

La présente résolution sera imprimée & portée au Conseil des Anciens par un messager d'État.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Germinal an 7.